RACING BIKE MÉXICO 2015
REGLAMENTO TECNICO
SUPERSTOCK 600

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS SUPERSTOCK 600

Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

Clase para pilotos con licencia "BRACING" que los acredite como pilotos principiantes

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

1-Si el cambio de una parte o sistema no esta específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido.

Las motocicletas de Superstock 600 necesitan una homologación de la FIM.

Todas las motocicletas deben cumplir, en todos sus apartados, las exigencias del Reglamento Técnico de Velocidad como especifican estas normas.

Las apariencias, frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas Superstock 600 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (como la originalmente producida por el constructor). El aspecto del sistema de escape está exento de esta regla.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Director Técnico RBM podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

El proceso de autorización de una nueva motocicleta no podrá ejecutarse durante un entrenamiento oficial o tras cerrarse el pit-lane para la vuelta de reconocimiento de carrera. Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

1.1 Especificaciones de la motocicleta

Todas las piezas y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos, deben permanecer como las originalmente producidas por el fabricante de la motocicleta homologada.

1.2 Equilibrio de las diferentes configuraciones de las motocicletas

Con el fin de equilibrar el rendimiento de las motocicletas con diferentes configuraciones de motor, pueden ser aplicados cambios en el peso mínimo acorde con sus respecticos rendimientos en carrera. Las decisiones sobre la aplicación del sistema de hándicaps para las respectivas clases, serán tomadas por "BRACING"

1.3 **Configuraciones del motor y cilindradas**

Las siguientes configuraciones comprenden la categoría de Superstock 600:
Superior a 400cc y hasta 600cc 4 tiempos 4 cilindros
Superior a 600cc y hasta 675cc 4 tiempos 3 cilindros
Superior a 600cc y hasta 750cc 4 tiempos 2 cilindros

La cilindrada, diámetro y carrera, deben mantenerse igual a la de la homologación.

1.4 Pesos mínimos

El peso mínimo total (motocicleta + piloto) será: 240 Kgs. En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.

Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta. Esto incluye todos los líquidos.

El uso de lastre está permitido para alcanzar el peso mínimo y puede ser requerido también para el sistema de hándicaps. El uso de lastre debe ser declarado al Director Técnico RBM durante las verificaciones preliminares.

1.5 **Números y Paneles**

Los colores de fondo de la de los números en Superstock 600 son verde y números blancos.

Las medidas son las establecidas en el reglamento particular RBM.

Todas las motocicletas deberán portar una calcomanía de RACING BIKE MÉXICO y una de su categoría.

Las motocicletas SUPERSTOCK pueden portar las calcomanías de los HEADLIGHTS de la marca de su motocicleta (disponibles en cada fecha en la pista).

En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Director Técnico RBM será definitiva.

1.6 **Combustible**

El combustible solo podrá ser PEMEX PREMIUM Sólo se puede usar el combustible del suministrador designado. La utilización de este carburante sin adición ni modificación, es obligatoria durante todo el evento (entrenamientos libres, entrenamientos cronometrados, warm-up y carreras)

1.7 **Neumáticos**

Los neumáticos aprobados tienen una E y/o la aprobación DOT libres de marca Solo cuando la carrera sea declarada MOJADA se permite el uso de FULL WET.

1.8 **Motor**

1.8.1 Sistemas de Inyección de Combustible

Los sistemas de inyección de combustible se refieren a los cuerpos de admisión, inyectores de combustible, las trompas de admisión de aire de longitud variable, bomba de combustible y el regulador de la presión de combustible.

El sistema original homologado de inyección de combustible debe ser usado sin ninguna modificación.

Los inyectores de combustible deben ser de serie e inalterados en sus especificaciones y fabricación original.

Las mariposas de gas no pueden ser cambiadas ni modificadas.

Las trompas de admisión de aire de longitud variable no pueden ser añadidas si no están presentes en la motocicleta homologada y deben permanecer idénticas y operativas de igual modo que el sistema homologado. Todas las partes de las trompas de admisión de aire de longitud variable deben permanecer exactamente como las homologadas.

Las mariposas de admisión controladas electrónicamente, conocidas como “ride-by wire”, pueden ser usadas solamente si el modelo homologado está equipado con el mismo sistema. El software puede ser modificado pero todos los sistemas y procedimientos diseñados por el constructor original deben ser mantenidos.

No se autoriza ninguna modificacion de la bomba de gasolina o regulador de presión.

1.8.2 **Cabeza**

No se permite ninguna modificación
Ningún material puede añadirse o retirarse de la cabeza.
La junta de cabeza debe ser como la homologada.
Las válvulas, asientos de válvulas, guías de válvulas, muelles de válvulas y copeletas (retenedores) de los muelles deben ser igual a las originalmente

producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. Solo el mantenimiento normal e intervenciones como prescribe el Manual de Servicio del Constructor, están autorizados.
Las arandelas de compensación para los muelles de válvulas, no están autorizadas.

1.8.3 **Árbol de Levas**
Ninguna modificación está autorizada.
En las verificaciones técnicas: para los sistemas de control de válvulas directas, será medida la alzada de la leva; para los sistemas de accionamiento de válvulas no directos será medido el desplazamiento de la válvula.

1.8.4 LA COMPRESIÓN DEL MOTOR ES LIBRE
(LA CAMARA DE COMBUSTIÓN NO PUEDE SER MODIFICADA)

1.8.4 **Piñones de los árboles de levas o engranajes**
No está autorizada ninguna modificación dimensional

1.8.5 Cilindros
Ninguna modificación está permitida.

1.8.6 Pistones
Ninguna modificación está permitida (incluido el pulido y aligeramiento).

1.8.7 Segmentos
No está permitida ninguna modificación.

1.8.8 Segmentos
No está permitida ninguna modificación.

1.8.9 Ejes de pistón y clips
No está permitida ninguna modificación.

1.8.10 **Bielas**
No está permitida ninguna modificación (incluido el pulido y aligeramiento).

1.8.11 Cigüenal
No está permitida ninguna modificación (incluido el pulido y aligeramiento).

1.8.12 **Carters motor – Carters anexos**
Los carters deben permanecer como los homologados. Ninguna modificación está autorizada. (Incluyendo el pintado, pulido y aligeramiento)
No se autoriza añadir una bomba, usada para crear un vacío en el cárter. Si una bomba de vacio está instalada en la motocicleta homologada, entonces puede ser usada como la homologada.

1.8.13 **Tapas laterales y protección**

Las tapas laterales pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. Si se alteran o modifican, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia de impacto que la original. Si se reemplaza, la cubierta debe estar fabricada en el mismo material o con un mayor peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser menor que la original.
Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio.

Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.

Estarán permitidas las tapas aprobadas por la FIM, sin distinción de material.

Estas tapas deben estar fijadas correctamente y de forma segura mediante los tornillos que equipan las tapas originales de los cárteres.

El Director Técnico del RBM puede prohibir cualquier tapa que entienda que no es efectiva.

1.8.14 **Transmisión-caja de cambios**

Ninguna modificación está autorizada.
No están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades.
Se pueden modificar el piñón de ataque, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.
La tapa del piñón de ataque puede ser modificada o eliminada. El guarda cadenas, si está incorporado en el guardabarros trasero, puede ser retirado.
No puede ser modificado o cambiado ningún engrane, tiene que ser el homologado.

1.8.15 Embrague

Esta prohibido añadir o cambiar cualquier parte ajena a la homologada, sin embargo esta permitido retirara laminillas y/o Wave Springs Washer o eliminar las patas de las laminillas y/o Wave Springs Washer.

Sólo los discos de fricción pueden ser cambiados, pero su número debe permanecer como el original.

Los muelles del embrague pueden ser cambiados

1.8.16 Bombas de aceite y racores de aceite

No está permitida ninguna modificación en la bomba.
La bomba debe ser como la homologada

1.8.17 Radiador, sistema de refrigeración y radiadores de aceite

Lo únicos líquidos refrigerantes permitidos son el agua o el agua mezclada con alcohol etílico.
No está permitido instalar radiadores de agua y aceite adicionales

Está permitido añadir ventiladores.
El vaso de recuperación puede ser modificado o eliminado.
Los manguitos desde y hasta el motor pueden ser cambiados.
El termostato puede ser eliminado o modificado.

1.8.18 Caja de Aire

La caja de aire (airbox) debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, pero los tubos de drenaje de la caja de aire deben ser sellados (precintados)
El filtro de aire puede ser modificado o reemplazado.
Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado.

La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en el

Los Stax Velocity (pabellones venturi) deben permanecer como las originalmente producidas por el constructor para la motocicleta homologada.

1.8.19 Alimentación de carburante

Los conductos de gasolina desde el depósito de combustible hasta la rampa de inyección (excluido) pueden reemplazarse, pero el grifo de gasolina debe permanecer como el originalmente producido por el fabricante.

Pueden utilizarse conectores rápidos.

El regulador de presión debe mantenerse igual al original.

Los conductos de ventilación de combustible pueden ser reemplazados.

Pueden añadirse filtros de carburante.

1.8.20 Sistema de escape

Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores deben ser retirados.

El número de la (s) salida (s) de escape final debe mantenerse igual que el homologado. La (s) salida (s) debe(n) estar en el mismo lado que el modelohomologado.

Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Proteger el sistema de escape no está autorizado, con la excepción de las partes próximas al pie del piloto y de las partes del carenado que deben protegerse del calor.

2. Dispositivos eléctricos y electrónicos

2.1 Encendido / Sistema de Control del Motor (ECU)

La unidad de control del motor (ECU/EPROM) debe ser:

a) El sistema original como el homologado con el cambio del software interior autorizado.
   La ECU/EPROM puede ser recolocada.
   Las bujías pueden ser reemplazadas.

2.2 Generador, alternador, arranque eléctrico

No se permiten modificaciones.

El arranque eléctrico debe funcionar normalmente y siempre estar operativo para arrancar el motor durante el evento.

2.3 Equipo adicional

Está autorizado la instalación de un sistema de transmisión de señal entre el piloto y su equipo mediante infrarrojos (IR) para uso exclusivo de cronometraje.

La instalación de un GPS para el cálculo de los tiempos y las vueltas está autorizada.

La telemetría no está autorizada.

2.4 Haces eléctricos / Cableado

Los haces de cables de la llave de contacto pueden ser recolocados o reemplazados.

El corte de de los haces de cables está permitido.

2.5 Batería

La batería puede cambiarse. Si se reemplaza, su CCA (Corriente de Arranque en Frío) debe ser igual o mayor que la homologada. La batería debe ser capaz de arrancar el motor en cualquier momento del evento.

3. Chasis y apariencia

3.1 Chasis y sub-chasis

El chasis debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden realizar agujeros en el chasis solo para fijar piezas aprobadas. (ejemplo: amortiguador de dirección, soportes de carenados, sensores)

Nada más puede ser añadido por soldadura o retirado mecanizando el chasis. Todas las motocicletas deben llevar grabado un número de identificación en el chasis (número de chasis).

Los soportes y las placas de soporte del motor deben ser los producidos originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios, pero no puede eliminarse ninguno, salvo que su eliminación no suponga ninguna merma en la resistencia y estabilidad del subchasis. Los accesorios atornillados en la parte posterior del chasis pueden retirarse, así como cualquier caja o soporte de casco.

Los tipos de pintura no son restrictivos, pero el pulido del chasis o de la parte trasera del chasis (sub chasis) no está autorizado.

3.2 Horquillas delanteras

La suspensión delantera no puede ser modificada o cambiada, Solo puede usar la original del fabricante.

La estructura de las horquillas (ejes, puntales, botellas,...) deben mantenerse igual que las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

Las tijas de horquilla, pletina (s) superior (es), y cualquier puente de unión deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio (Damper).

El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.

Las Válvulas y/o kits de mejoras para los cartuchos internos de la suspensión están prohibidas, deben de ser las homologadas por el fabricante.
La viscosidad y cantidad de aceite del mismo es libre

SUSPENSIONES ELECTRÓNICAS: No puede ser usado ningún sistema de suspensión de recambio o prototipo controlado electrónicamente, a no ser que la suspensión este ya presente en el modelo de producción de la motocicleta homologada, y permanezca completamente de origen (todas las partes mecánicas y electrónicas deben permanecer como las homologadas) con la excepción de casquillos y muelles. El sistema electrónico de origen debe funcionar con seguridad en caso de fallo electrónico/eléctrico. **La suspensión delantera electrónica puede ser sustituida por un sistema mecánico de un modelo homologado similar del mismo fabricante**.

3.3 Brazo de suspensión posterior (Basculante)

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

Por razones de seguridad, es obligatorio fijar un protector de cadena rígido, de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda.

El eje del basculante debe permanecer como el originalmente producido por el constructor para la motocicleta homologada

Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes jados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben enrasarse. Un sistema de anclaje o puntos para mantener la pinza trasera en su sitio puede ser añadido al basculante.

3.4 Suspensión trasera

La unidad de la suspensión posterior (amortiguador) NO puede ser modificada o cambiada. Solo se puede usar la original del fabricante.

3.5 Llantas

Las llantas deben ser DOT libre de marca.

Si la rueda posterior incluye un sistema de amortiguación de transmisión, este último deberá mantenerse igual al originalmente producido para la motocicleta homologada.

Ninguna modificación en los ejes de rueda, ni cualquier fijación o puntos de montajes para las pinzas de freno delanteras, están autorizados. Los espaciadores pueden ser modificados. Modificaciones en las llantas para mantener los espaciadores en su lugar, están autorizadas.

Los contrapesos de equilibrado pueden ser quitados, cambiados o añadidos.

Cualquier válvula de inflado pueden ser usada.

3.6 Frenos

Los discos de freno deben ser igual a los homologados por el fabricante Las pinzas de los frenos delantero y posterior (montaje, fijación, soporte), al igual que todos sus puntos de fijación (es) y todas las piezas de anclaje deben mantenerse igual a las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

La pinza de freno trasera puede ser montada fija al basculante, pero el soporte debe mantener los mismos puntos de fijación a la pinza, como en la motocicleta homologada. La modificación de estas partes está autorizada. La modificación del basculante por esta razón (montaje del soporte de la pinza) está autorizada, ya sea por soldadura, taladro o “helicoil”.

Las bombas de freno delantera y posterior pueden cambiarse.

El depósito de líquido de frenos puede ser cambiado por un producto de recambio comercial.

Los latiguillos de los frenos hidráulicos delantero y posterior pueden cambiarse.

La separación de los latiguillos para las dos pinzas de los frenos delanteros debe hacerse por encima de la tija de la horquilla inferior (tija inferior)

Pueden utilizarse conectores rápidos en los latiguillos de freno.

Las pastillas de los frenos delantero y trasero pueden cambiarse. Los pasadores de los frenos delantero y trasero pueden cambiarse. Los pasadores de las pastillas de freno pueden modificarse por un tipo de cambio rápido.

No se autorizan conductos suplementarios de aire.

Con el fin de reducir la transferencia de calor al líquido de frenos, se autoriza añadir placas metálicas a las pinzas de frenos, entre las pastillas y las pinzas y/o reemplazar los pistones de aleación ligera por pistones de acero fabricados por el mismo constructor de la pinza.

El sistema de frenos antibloqueo (ABS) puede ser usado solo si está instalado en el modelo homologado para el uso en carretera. Sin embargo, debe ser completamente de origen (cualquier parte electrónica o mecánica debe permanecer como la homologada, con la excepción de bombas de freno) y sólo el software del ABS puede ser modificado.

El sistema anti bloqueo (ABS) puede ser desconectado y su ECU puede ser desmontada.

El rotor del ABS de la rueda puede ser eliminado, modificado o reemplazado.

Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

3.7 Manillares y mandos manuales

Los manillares, el conjunto de acelerador/manetas, con sus cables correspondientes y mandos manuales pueden remplazarse.

Los manillares y sus mandos pueden recolocarse.

El acelerador debe cerrarse por si mismo cuando no es girado manualmente.

La caña del acelerador y sus cables asociados, pueden ser modificados o reemplazados pero la conexión al cuerpo del acelerador y sus controles, debe permanecer como los de la motocicleta homologada.

Las manetas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales.

Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.

Los interruptores pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.

3.8 Estriberas y sus mandos

Las estriberas y sus mandos pueden ser recolocados, pero sus soportes deben montarse en los anclajes originales del chasis. Sus dos puntos de fijación (del reposapiés, pedal de freno y leva de cambio) deben mantenerse como el original. Las levas de las estriberas pueden modificarse. Los puntos de montaje originales deben mantenerse.
Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, la cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.

El extremo de las estriberas fijas debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que la estribera.

Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente. (radio mínimo de 8mm).

El Director Técnico RBM podrá rechazar cualquier estribera que no cumpla con estas indicaciones.

3.9 Depósito de gasolina

El depósito de gasolina debe permanecer como originalmente producido por el constructor para la motocicleta homologada.
El tapón de llenado del depósito de combustible debe ser reemplazado por un sistema de apertura y cierre “de rosca para prevenir aperturas accidentales. El tapón de llenado debe ser perfectamente estanco una vez cerrado.

El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse retardante del fuego (preferentemente con Explosafe®).

El grifo de gasolina debe permanecer como originalmente producido por el constructor de la motocicleta homologada.

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

Los laterales del depósito de combustible pueden ser protegidos por una pieza de protección fabricada de un material compuesto. Estos protectores deben tener la forma del depósito de combustible.

3.10 Carenado

a)	El carenado puede ser reemplazado por réplicas exactas de las partes originales, pero deben aparecer para ser como los originalmente producidos por el constructor de la motocicleta homologada, con leves diferencias pata el uso en competición (mezcla de diferentes piezas, puntos de fijación, quilla de carenado, etc,...) El material puede ser cambiado. El uso de compuestos en carbono o fibra de carbono no está permitida. Refuerzos específicos en Kevlar® o fibra de carbono están autorizados localmente alrededor de los agujeros y en zonas frágiles.
b)	El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los originales.
c)	La cúpula puede remplazarse con un duplicado de material transparente. La altura de la cúpula es libre, con una tolerancia de +/-15 mm respecto a la distancia vertical desde/hasta las tijas. Los bordes de la pantalla no deben ser cortantes.
d)	Las motocicletas que no fueron originalmente equipadas con un carenado, no están autorizadas a añadir el carenado de ningún modo, con la excepción de una quilla descrita en el punto (h). Este dispositivo no puede exceder de una línea trazada horizontalmente desde el eje de una rueda a la otra y debe seguir las especificaciones descritas en el punto g)
e)	La combinación original instrumentos/ soportes de carenado pueden ser reemplazados, pero el uso de titanio y fibra de carbono (o materiales compuestos similares) está prohibida. El resto de todos los soportes del carenado pueden ser modificados o reemplazados.
f)	Los conductos de aire originales entre el carenado y la caja de aire pueden ser modificados o reemplazados. Compuestos de fibra de carbono y otros materiales exóticos están prohibidos. Las rejillas de protección originalmente instaladas en las aperturas de los conductos de aire pueden ser retiradas.
g)	El carenado inferior (quilla) debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (**mínimo 6 litros**). La parte inferior de todas las aberturas en el carenado deben estar situada al menos a **70** mm por encima de la parte inferior del carenado. **El límite superior del tabique transversal trasero del carenado inferior debe estar al menor a 70 mm por encima de la base. El ángulo entre este tabique y el suelo debe ser ≤ 90°.** Las aperturas originales para enfriar en el lateral del carenado pueden ser parcialmente cerradas sólo para la colocación de los patrocinadores. Tales modificaciones deben ser hechas usando malla o placas perforadas. El material es libre pero la distancia entre todos los centros de las aperturas, los centros de los círculos y sus diámetros deben ser constantes. Los agujeros o perforaciones deben tener un ratio de apertura > 60%
h)	El carenado inferior (quilla) deberá incluir un **único** agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe estar abierto en condiciones de mojado.

i)	El guardabarros delantero puede remplazarse por contratipos accesorios a las partes originales y pueden ser desplazados para aumentar el espacio libre del neumático.
j)	El guardabarros trasero fijado en el basculante puede ser modificado, **eliminado o cambiado.**
k)	Las motocicletas pueden ser equipadas con conductos internos para mejorar la corriente de aire hacia el radiador pero la apariencia delantera, trasera y de perfil de la motocicleta no debe ser cambiada.

3.11 Asiento

El asiento y colín pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. La apariencia delantera y trasera, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.

La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.

El asiento monoplaza debe entonces incluir la/s placas porta número trasero.

El sistema homologado de cerradura del asiento (con placas, pernos, juntas de caucho, etc,), puede ser eliminado.

3.12 Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas **pueden** tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad. La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

a) La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
b) Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/colín y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico FIM CEV será final.
c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,8-5W (led)
d) La luz debe poder ser encendida y apagada.
e) La iluminación debe ser continua (no parpadeante).
f) La alimentación eléctrica puede ser diferente de la de la motocicleta.

3.13 Elementos de fijación

Los elementos de fijación originales pueden reemplazarse con elementos de cualquier material y diseño, pero el titanio no puede ser usados. La resistencia y el diseño deben ser iguales o superiores a la solidez del elemento de fijación estándar al que sustituyen.

Los elementos de fijación pueden taladrarse para recibir precintos de seguridad, pero las modificaciones con el objeto de aligerarlos no están autorizadas.

Las sujeciones de carenado pueden reemplazarse por sujeciones de tipo rápido.

Los elementos de fijación en aluminio pueden utilizarse únicamente en lugares que no están en la estructura.

3.11 Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o reemplazados con relación a los montados en la máquina homologada:

- Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante, líquido de freno o de suspensión.

- Juntas y materiales de juntas (con las excepción de la junta de la base del cilindro)

- Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

- Acabados de pintura y pegatinas de las superficies pintadas.

- El material para los soportes que conectan partes no originales (carenados, escape, instrumentos, etc) al chasis (o motor) no pueden estar fabricados en titanio o compuestos reforzados en fibra.

- Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc, pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

- Se recomienda que las motocicletas estén equipadas con una luz roja en la parte superior del panel de instrumentos. Esta luz cebe encenderse en caso de que la presión del aceite disminuya.

- Los posapies pueden ser cambiados por uno igual o mas resistente al original
- Los clips pueden ser cambiados por unos iguales o mas resistente a los originales

3.12 Los siguientes elementos PUEDEN SER retirados :

- Dispositivos de control de emisión (anti polución) en el interior o alrededor de la caja de aire (sensores 02, dispositivos de inyección de aire (PAIR)).
- Cuenta vueltas.

- El guarda cadenas siempre y cuando no esté incorporado al guardabarros.

- Accesorios atornillados al sub-chasis.

3.13 Los siguientes elementos DEBEN SER retirados

- Los faros delanteros. luz trasera y los intermitentes. Las aperturas en el arenado deben recubrirse con un material adecuado.

- Retrovisores

- Claxon

- Soporte de la placa de matrícula

- Caja de herramientas.

- Ganchos para el casco y el equipaje

- Estriberas para el pasajero

- Asideras (s) para el pasajero

- Las barras de protección, el caballete y la pata (los soportes fijos deben mantenerse)

3.14 Los siguientes elem entos DEBEN modificarse

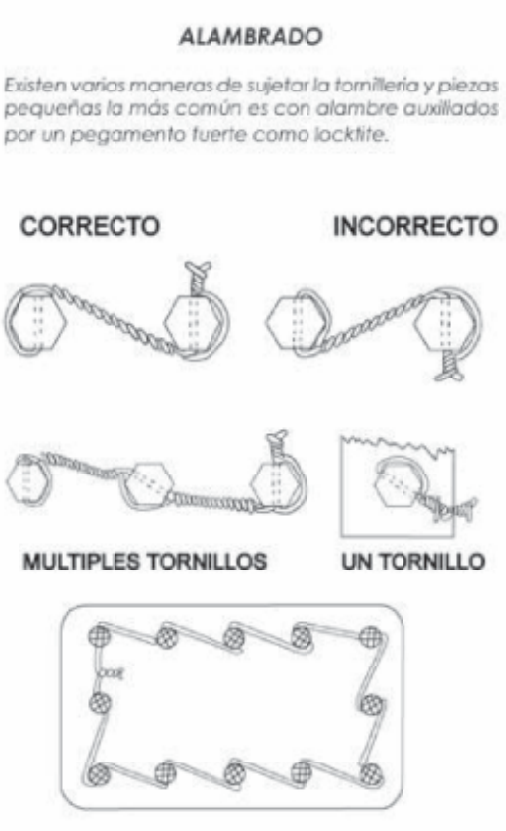
Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón cortacorrientes en estado de funcionam iento, situado a un lado u otro del manillar o semi-manillar o pulsera (llevado en la mano) y que pueda parar el motor.

Todos los tapones de vaciado deben estar precintados con alambre. Los tornillos y bulones cel (de los) filtro(s) de aceite(s) externo(s) que forman parte del circuito de lubricación de aceite deben estar precintados.

Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclaje cerrado. Los aspiradores de aceile deben estar conectados y vaciarse en la caja de aire.

Cuando una motocicleta está provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes. El sistema de reciclaje cerrado de origen debe mantenerse, ningún escape atmosférico directo está autorizado.

Alambrado sencillo:


ALAMBRADO
Existen varios maneras de sujetar la tornilleria y piezas pequeñas la más común es con alambre auxiliados por un pegamento fuerte como locktite.
CORRECTO
INCORRECTO
MULTIPLES TORNILLOS
UN TORNILLO

4. Después de la competición

En toda competición se requiere un examen final de las 5 primeras motocicletas antes que los resultados sean anunciados.